



# भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण  
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4  
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित  
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 137]

नई दिल्ली, शुक्रवार, अप्रैल 30, 2010/वैशाख 10, 1932

No. 137]

NEW DELHI, FRIDAY, APRIL 30, 2010/VAISAKHA 10, 1932

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 26 अप्रैल, 2010

सं. टीएएमपी/15/2009-एनएमपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का उपयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा, वर्ष 2007-08 में आयर्न ओर कन्सन्ट्रेट और पैलेट्स के पोतलदान हेतु पोतघाट प्रभागों के निर्धारण के लिए न्यू मैंगलोर पत्तन न्यास (एनएमपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव को संलग्न आदेश के अनुसार निपटाता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

प्रकरण सं. टीएएमपी/15/2009-एनएमपीटी

न्यू मैंगलोर पत्तन न्यास

....आवेदक

आदेश

(मार्च 2010 के तीसरे दिन पारित)

यह प्रकरण, वर्ष 2007-08 में आयरन ओर कन्सन्ट्रेट और पैलेट्स के पोत लदान हेतु पोतघाट प्रभारों के निर्धारण के लिए न्यू मैंगलोर पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1 एनएमपीटी ने बताया है कि न्यू मैंगलोर पत्तन न्यास (एनएमपीटी) के जरिए कुद्रेमुख आयरन ओर कंपनी लिमिटेड (केआईओसीएल) द्वारा निर्यात किए गए आयरन ओर / पैलेट्स के (पोतान्तरण हेतु) पोत घाट प्रभार के दर की गणना, सचिव (भूतल परिवहन मंत्रालय) और सचिव (इस्पात) के बीच 27 मई 1992 को हुई अन्तः सचिवीय बैठक में निर्णित कार्यविधि का अनुपालन करते हुए वास्तविक व्यय के संदर्भ से की जाती है। तदनुसार, एनएमपीटी से केआईओसीएल के आयरन ओर / पैलेट्स के पोत लदान हेतु पोतघाट शुल्क की दर की गणना के लिए निम्नलिखित अवयव सम्मिलित किए गए हैं :-

- (i) यातायात विभाग के प्रचालन व्यय का भाग (शेयर)
- (ii) प्रहस्तिता यातायात के अनुपात में निकर्षण व्यय
- (iii) मूल्य गैस
- (iv) प्रबंधन और प्रशासनिक उपरिव्यय का भाग
- (v) पूंजी पर ब्याज
- (vi) 6% की दर से पूंजी पर प्रतिलाभ

2.2 एनएमपीटी ने बताया है कि पोत घाट शुल्क दर की गणना करने की कार्यविधि की केआईओसीएल ने जांच-पड़ताल कर ली है और अभिलेखों के सत्यापन के बाद उन्होंने वर्ष 2007-08 के लिए रु .49.70 प्रतिटन की फाइनल दर परिगणित की है। एनएमपीटी ने भी अपनी विवरणी के समर्थन में प्रस्तावित दर की पुष्टि करते हुए केआईओसीएल का पत्र सं.केआईओसीएल / एफएसी / एमआर / 64 दिनांक 6 अप्रैल 2009 अग्रेषित किया है।

2.3 इस पृष्ठभूमि में एनएमपीटी ने, केआईओसीएल द्वारा वर्ष 2007-08 में निर्यात किए गए आयरन ओर / पैलेट्स के लिए रु . 49.70 प्रतिटन के पोतघाट शुल्क दर के लिए अनुमोदन मांगा है।

3.1 अपने प्रस्ताव के साथ एनएमपीटी द्वारा अग्रेषित अपने पत्र दिनांक 6 अप्रैल 2009 में केआईओसीएल ने, निम्नलिखित दो मुद्दों पर इस प्राधिकरण के निर्णय को लंबित रखते हुए वर्ष 2007-08 के लिए रु .49.70 प्रतिटन की पोतघाट शुल्क दर की पुष्टि की है :-

- (i) एनएमपीटी ने रु . 27.57 करोड़ के सरकारी ऋण पर ब्याज दर पोतघाट शुल्क दर की गणना करते समय, 5.5% विचारित की है। इसने निवेदन किया है कि इस अवयव / मद के लिए वास्तव में कुछ खर्च किया है और न ही लेखा में इसके लिए कोई प्रावधान किया है और इसलिए, पोतघाट शुल्क की दर की गणना में इसको शामिल नहीं किया जाना चाहिए।

- (ii) केआईओसीएल द्वारा बर्थ सं. 8 के माध्यम से प्रहस्ति कुल यातायात अर्थात् केआईओसीएल द्वारा आयरन ओर पैलेट्स के निर्यात तथा पोतों के माध्यम से वैज्ञाग पत्तन से एनएमपीटी तक एनएमडीसी बैला आयरन ओर फाइन्स की प्राप्ति पर भी विचार करते हुए पोतघाट शुल्क दर की गणना से एनएमपीटी द्वारा असहमति।

3.2 पोतघाट शुल्क दर की गणना में एनएमपीटी द्वारा विचारित ब्याज अवयव से संबंधित मुद्दा, इससे पहले अपने पत्र सं. केआईओसीएल / एफएसी / एमआर / 3376 दिनांक 11 मार्च 2008 द्वारा केआईओसीएल द्वारा उठाया गया था। केआईओसीएल द्वारा उठाए गए मुद्दे एनएमपीटी को समाधान के लिए अग्रेषित किए गए थे।

4.1 निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार प्रस्ताव की एक प्रति टिप्पणी के लिए एक मात्र उपयोग कर्ता केआईओसीएल को अग्रेषित की गई थी। प्रत्युत्तर में केआईओसीएल ने दिनांक 7 मई 2009 के अपने पत्र द्वारा अनुरोध किया है कि उसके पिछले पत्र दिनांक 22 अप्रैल 2009 द्वारा अग्रेषित टिप्पणियों पर विचार करे। न्यू मैंगलोर पत्तन न्यास ने दिनांक 9 अक्टूबर 2009 के अपने पत्र द्वारा, केआईओसीएल द्वारा उठाए गए मुद्दों पर अपनी टिप्पणियां प्रस्तुत की हैं।

4.2 केआईओसीएल द्वारा मार्च 2008 से पत्राचार की श्रृंखला के माध्यम से पोतघाट शुल्क गणनाओं पर उठायी गई मुख्य आपत्तियां और एनएमपीटी द्वारा प्रस्तुत स्पष्टीकरण संक्षेप में नीचे दिए गए हैं :-

क्रम सं.	केआईओसीएल द्वारा उठाए गए प्रश्न	एनएमपीटी से प्राप्त उत्तर
1.	ब्याज अवयव को शामिल न करना	
	(क) कुद्रेमुख सुविधाओं के लिए भारत सरकार द्वारा एनएमपीटी को भारत सरकार द्वारा रु. 27.57 करोड़ का ऋण दिया गया था। एनएमपीटी पोतघाट शुल्क दर की गणना के लिए 5.5% प्रतिवर्ष की दर से ब्याज भी उसमें शामिल कर रहा है।	एकाधिकार वाले पोतघाट का निर्माण इसकी संरचना से पहले, केंद्र सरकार द्वारा जारी निधि से किया गया था।
	(ख) एनएमपीटी न तो सरकार को कोई ब्याज दे रही है और न ही उसने भुगतान के लिए खातों में कोई प्रावधान ही किया है।	(ख) इसके साथ-साथ, पत्तन और केआईओसीएल के बीच निष्पादित समझौता ज्ञापन के अनुसार नियोजित पूंजी पर ब्याज, पोतघाट शुल्क दर की गणना के विचार किया जाएगा।
	(ग) पत्तन द्वारा पोतघाट शुल्क दर की गणना के लिए यह सोचते हुए कि सैद्धान्तिक ब्याज न्यायोचित नहीं है और 27 मई 1992 को आयोजित अन्तः सचिवीय बैठक के कार्यवृत्त के खिलाफ है पूंजी पर ब्याज के सिंवाय, सभी अवयवों पर वहन किए गए वास्तविक व्यय पर विचार किया गया है।	(ग) केवल केआईओसीएल सुविधाओं के लिए भारत सरकार द्वारा एनएमपीटी को प्रदत्त रु. 27.57 करोड़ की पूंजी पर 5.5% वार्षिक का ब्याज गणना के लिए सैद्धान्तिक आधार पर ब्याज की न्यूनतम दर पर शामिल किया गया है क्योंकि सरकार के साथ ऋण / ब्याज का खाता पूरी तरह बंद नहीं किया गया है।
	(घ) इसलिए, इसने इस मामले में सरकार के	(घ) ब्याज की कथित दर इस समझदारी के साथ

	निर्णय को लंबित रखते हुए वर्ष 2007-08 से आगे पोतघाट शुल्क दर की गणना के लिए पूंजी पर सैद्धान्तिक ब्याज को शामिल न करने का अनुरोध किया।	अपनायी गई थी कि भारत सरकार पहले से वसूली गई दर से ऊंची दर पर ब्याज न वसूल करे।
	(ड) इसने निवेदन किया है कि केआईओसीएल की धनवापसी के लिए अनुरोध पत्रन द्वारा टुकड़ा दिया गया है। चूंकि सरकारी प्राधिकारी धनवापसी करवाने के लिए आग्रह कर रहे हैं, केआईओसीएल ने प्राधिकरण के दखल की मांग की है।	(ड) यह भी निवेदन किया गया है कि केआईओसीएल द्वारा देय फाइनल पोतघाट शुल्क प्रभार, 27 मई 1992 के तत्कालीन सचिव (भू.परि.) की अध्यक्षता में आयोजित बैठक के कार्यवृत्त में प्रकाशित मार्गदर्शियों के अनुसार सभी तत्वों पर विचार करते हुए परिगणित किया गया है।
2.	बर्थ सं.8 पर प्रहस्ति कुल यातायात पर विचार करें।	
	केआईओसीएल द्वारा बर्थ सं. 8 के माध्यम से प्रहस्ति कुल यातायात अर्थात् केआईओसीएल द्वारा आयरन ओर पैलेट्स के निर्यात तथा पोतों के माध्यम से वैज्ञाग पत्तन से प्राप्ति और बर्थ सं.8 से प्रस्थान पर विचार करते हुए पोत घाट शुल्क दर की गणना की जानी चाहिए।	केआईओसीएल के अनुरोध पर विचार किया गया है और आयात कार्गो अर्थात् वैज्ञाग पत्तन से एनएमडीसी बैला आयरन ओर फाइन्स के आयात पर वर्ष 2008-09 के लिए पोत घाट शुल्क प्रभार की गणना करते हुए विचार किया गया है और इस का भविष्य में भी अनुपालन किया जाएगा।

5. तदनन्तर, केआईओसीएल ने दिनांक 31 अक्टूबर 2009 के अपने पत्र द्वारा अपने पिछले निवेदनों के समाधान के लिए आग्रह किया। इसने यह भी बताया है कि सरकारी लेखा परीक्षकों ने लेखा परीक्षा के दौरान यह कहते हुए लेखा परीक्षा प्रेक्षा जारी की है कि वर्ष 2006-07 और 2007-08 में प्रहस्ति कार्गो में आयरन ओर फाइन्स को न गिनने से पोतघाट प्रभार पर रू. 218.34 लाख तक का अतिरिक्त व्यय जुड़ गया है। इसको ध्यान में रखते हुए लेखा परीक्षकों ने केआईओसीएल को यह राशि एनएमपीटी से वापिस लेने की सलाह दे डाली है।

6.1 इस प्रकरण में 17 दिसंबर 2009 को एक संयुक्त सुनवाई आयोजित की गई थी। संयुक्त सुनवाई में केआईओसीएल और एनएमपीटी ने अपने-अपने पक्ष निम्नानुसार रखे :-

#### केआईओसीएल

- (i) बर्थ सं.8 पर प्रहस्ति समस्त यातायात की गणना होनी चाहिए।
- (ii) प्रि-फोर्मेशन लोन पर ब्याज की गिनती नहीं होनी चाहिए।

#### एनएमपीटी

- (i) हम विशेष रूप से लेखा में प्रावधान करते हैं या नहीं, ऋण (लोन) का प्रभाव पूंजी आरक्षितियों (कैपिटल रिजर्व्स) में दर्शाया गया है।
- (ii) सरकार ने प्रि-फोर्मेशन लोन को रफा-दफा नहीं किया है। यह अभी भी विचाराधीन है।

6.2 तदनन्तर, केआईओसीएल ने 19 दिसंबर 2009 के अपने पत्र के माध्यम से आयरन ओर पैलेट्स के निर्यात के साथ बर्थ सं.8 जरिए भेजे गए आयरन ओर फाइन्स की प्राप्ति को वर्ष 2006-07 और 2007-08 के लिए पोत घाट शुल्क की गणना हेतु गिनने और सैद्धान्तिक ब्याज अवयव को न गिनने का आग्रह करते हुए अपना लिखित पक्ष प्रस्तुत किया।

7. इस प्रकरण पर कार्यवाही करने के दौरान संग्रहित सूचना की समग्रता के संदर्भ से निम्नलिखित स्थिति उभरती है :-

- (i) न्यू मैंगलोर पत्तन न्यास (एनएमपीटी) का प्रस्ताव वर्ष 2007-08 में बर्थ सं. 8 के जरिए कुद्रेमुख आयरन ओर कंपनी लिमिटेड (केआईओसीएल) द्वारा निर्यात किए गए लौह अयस्क (आयरन ओर) पर पोतघाट शुल्क दर के निर्धारण के लिए है। जैसा कि पहले वर्णन किया गया है, बर्थ सं.8 के जरिए केआईओसीएल द्वारा निर्यात किए गए लौह अयस्क के पोतघाट शुल्क दर का निर्धारण तत्कालीन भूतल परिवन मंत्रालय द्वारा 27 मई 1992 को आयोजित अन्तःसचिवीय बैठक में निर्णित कार्यविधि के आधार पर किया गया है। केआईओसीएल द्वारा पिछले वर्षों में प्रहस्ति आयरन ओर पर पोतघाट शुल्क दर भी केआईओसीएल द्वारा सहमत दर के आधार पर उसी कार्यविधि का अनुसरण करके निर्धारित किया गया है।
- (ii) पत्तन ने सूचित किया है कि 2007-08 के वास्तविक के आधार पर पोतघाट दर की गणना की केआईओसीएल द्वारा जाँच कर ली गई है और रिकार्ड्स के सत्यापन के बाद उन्होंने वर्ष 2007-08 के लिए रु. 49.70 प्रतिटन फाइनल दर परिगणित की गई है। केआईओसीएल ने कथित रूप से इस प्रकार के ब्यौरों का सत्यापन कर दिया है और दो मुद्दों के अधीन, जिन पर आगामी पैराग्राफों में विचार विमर्श किया गया है, इन गणनाओं की पुष्टि कर दी है। एनएमपीटी द्वारा अपने प्रस्ताव में, दिए गए आंकड़ों पर भरोसा किया गया है। इस प्राधिकरण के समक्ष मुद्दा सीमित है - समाधान के लिए संदर्भित दो बिन्दुओं पर निर्णय लेना और इन मुद्दों पर निर्णय के आधार पर इनसे संबंधित एनएमपीटी की प्रस्तावित गणना में प्रदत्त आंकड़ों में परिवर्तन करना।
- (iii) इस प्रकरण में सम्मिलित विवादित मुद्दे हैं :-
  - (क) बर्थ सं. 8 के जरिए केआईओसीएल द्वारा प्रहस्ति कुल यातायात अर्थात् आयरन ओर पैलेट्स के निर्यात तथा वैज्ञाग पत्तन से एनएमपीटी को आयरन ओर फाइनस की प्राप्ति और उनके बर्थ सं. 8 से प्रस्थान पर विचार करना या यातायात के आंकड़ों को केवल केआईओसीएल के आयरन ओर पैलेट्स के निर्यात तक सीमित रखना।
  - (ख) पोतघाट शुल्क दर की गणना में रु. 27.57 करोड़ के ऋण पर ब्याज अवयव को शामिल करना अथवा न करना।
- (iv) (iii)(क) में उठाए गए बिंदु के संदर्भ से यह बताया जाता है कि क्योंकि पोतघाट शुल्क दर की गणना के लिए बर्थ के प्रचालन के लिए सभी संबंधित लागतों पर विचार किया जाता है, केआईओसीएल द्वारा प्रहस्ति कुल यातायात को गिनने के लिए इसके द्वारा किया गया दावा, अर्थात् पोतघाट शुल्क दर की गणना में बर्थसं.8 पर आयरन ओर / पैलेट्स के निर्यात / प्राप्ति को गिनने की केआईओसीएल की मांग बहुत तार्किक है और विचारणीय है। एनएमपीटी ने दिनांक 9 अक्टूबर 2009 के अपने पत्र में सैद्धान्तिक रूप से, पोतघाट शुल्क दर की गणना में केआईओसीएल द्वारा आयरन ओर फाइनस की प्राप्ति पर विचार करना सैद्धान्तिक रूप से स्वीकार किया है। वर्ष 2007-08 के लिए पोत घाट शुल्क दर की गणना में इस परिवर्तन को लागू नहीं किया है। किन्तु पत्तन ने बाद के वर्ष अर्थात् 2008-09 के लिए पोतघाट शुल्क दर की गणना करते हुए, केआईओसीएल द्वारा दिए गए सुझाव पर विचार करना स्वीकार किया है। केआईओसीएल द्वारा उठाए गए बिन्दु से सहमत होने के बाद कोई कारण नहीं है कि वर्ष 2007-08 के लिए पोतघाट शुल्क की दर निर्धारित करने में केआईओसीएल द्वारा प्रहस्ति कुल

164940/10-2

यातायात पर विचार न किया जाए। केआईओसीएल ने सूचित किया था कि वर्ष 2007-08 में बर्थ सं. 8 पर 528521 टन आयरन ओर (लौह अयस्क) प्राप्त किया गया था। दिनांक 22 अप्रैल 2009 के पत्र द्वारा प्रदत्त अपनी गणनाओं में केआईओसीएल द्वारा विचारित 2498468 टन के कुल यातायात के आंकड़ों पर भी एनएमपीटी ने कोई विवाद नहीं खड़ा किया है। एनएमपीटी द्वारा परिगणित पोतघाट शुल्क दर को वर्ष 2007-08 में बर्थ सं. 8 पर प्रहस्तित 2498468 टन के कुल यातायात पर विचार करते हुए तदनुसार संशोधित किया जाता है।

- (v) यातायात के आंकड़ों में परिवर्तन के परिणामस्वरूप, यातायात के भाग पर आधारित केआईओसीएल को आबंटित (राजस्व) निकर्षण लागत भी परिवर्तित हो जाती है। पत्तन द्वारा सूचित कुल (राजस्व) निकर्षण (ड्रेजिंग) लागत वर्ष 2007-08 के लिए रु. 2563.54 लाख है जिसमें से रु. 177.82 लाख, एनएमपीटी द्वारा विचारित रु. 140.20 लाख की तुलना में यातायात के संशोधित भाग पर केआईओसीएल गतिविधि को आबंटित किया जा सकता है। संयोगवश, संशोधित आंकड़ा केआईओसीएल द्वारा दिनांक 22 अप्रैल 2009 के अपने पत्र के माध्यम से विचारित निकर्षण लागत के भाग से मेल खाता है।

- (vi) ऊपर बिन्दु (iii) (ख) के संबंध में पोतघाट शुल्क दर की गणना में विचारित ब्याज-अवयव को शामिल किए जाने पर केआईओसीएल ने यह कहते हुए आपत्ति व्यक्त की है कि न तो पत्तन कोई ब्याज का भुगतान करता है और न ही इसने वार्षिक लेखा में (इस मद में) कोई प्रावधान ही किया है।

यहां यह बताना उचित होगा कि 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों से पहले प्रतिलाभ, नियोजित पूंजी पर, जिसका निर्धारण भारत सरकार क ऋण के साथ पत्तन द्वारा दो अनिवार्य आरक्षितियों, विकास एवं नवीकरण निधि की मद में पत्तन द्वारा 6% के अंशदान के आधार पर किया जाता था, अनुमत किया जाता था। 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों में प्रतिलाभ उस नियोजित पूंजी पर अनुमत किया जाता है जिसका निर्धारण सीएपीएम विधि के आधार पर किया जाता है। इस समय ग्राह्य प्रतिलाभ 16% है। इस प्राधिकरण का निधियों के स्रोत से कोई सारोकार नहीं है फिर चाहे वह ऋण हो या पत्तन को अपनी स्वयं की निधि। वर्तमान प्रकरण में, फिर भी, पोतघाट शुल्क दर, 27 मई 1992 को अंतः सचिवीय स्तर पर आयोजित बैठक में सहमत कार्यविधि का अनुसरण करते हुए निर्धारित की जानी है। प्रदत्त सूत्र / फार्मूला पूंजी पर ब्याज को स्वीकार / मान्य करता है। सूत्र में 6% पर प्रदत्त प्रतिलाभ विकास और नवीकरण निधियों में 3% प्रत्येक की दो सांविधिक आरक्षितियों के संदर्भ से है। यह नोट करने योग्य है कि पोतघाट शुल्क तय करने के लिए सहमत / स्वीकृत सूत्र पत्तन की कुछ साझा परिसंपत्तियों की मद में, जिनके लाभार्थियों में केआईओसीएल भी एक हो सकता है, केआईओसीएल प्रचालन द्वारा किए जाने वाले अंशदान के लिए कोई प्रावधान नहीं करता है।

उपर्युक्त बातों के होते हुए, प्रासंगिक बिन्दु यह है कि 1992 में आयोजित अन्तः सचिवीय बैठक में प्रदत्त फार्मूला (संबंध) पक्षों के बीच सहमत फार्मूला है और सहमत फार्मूला पर आधारित पोतघाट शुल्क दर इस प्राधिकरण द्वारा वर्ष 1995-96 से 2006-07 तक अनुमोदित की गई है। केआईओसीएल ने यह भी स्वीकार किया है कि एकनिष्ठ पोतघाट का निर्माण, पत्तन न्यास के गठन से पहले सरकार द्वारा प्रदत्त निधि से किया गया था। सरकार से प्राप्त किया गया ऋण पत्तन द्वारा दी गई सूचना के अनुसार लेखा बहियों में पूंजी आरक्षितियों के अन्तर्गत हस्तगत

किया गया है। न्यास के गठन से पहले का यह ऋण सरकार द्वारा अभी तक रफा-दफा नहीं किया गया है।

पत्तन द्वारा ठीक ही बताया गया है कि ऋण पर प्रोद्भूत ब्याज पत्तन द्वारा देय है यह नोट किया जाए कि ऋण वापसी और उस पर ब्याज ऋण दाता अर्थात् इस मामले में सरकार और एनएमपीटी का सारोकार है। केआईओसीएल के लिए यह जरूरी नहीं है कि वह अपने मामले पर तर्क देने के लिए / बहस करने के लिए किसी अनावश्यक विषय पर जोर न दे। यहां प्रासंगिक मुद्दा है कि क्या केआईओसीएल द्वारा उपयोग की गई सुविधा के लिए नियोजित पूंजी में संदर्भित ऋण लागू किया गया है। इसलिए, ऐसे ऋण पर प्रोद्भूत ब्याज का दावा करने के लिए पत्तन पात्र है। यदि सरकार कथित ऋण को रफा-दफा करने का निर्णय लेती है तो उसका प्रभाव प्रशुल्क गणना में तदनुसार ग्रहण किया जाएगा।

(vii) एनएमपीटी द्वारा परिगणित पोतघाट शुल्क दर को उपरोक्त विश्लेषण के अधीन, संशोधित किया जाता है। संशोधित गणना के अनुसार पोतघाट शुल्क दर, पत्तन द्वारा प्रस्तावित रु. 49.70 प्रतिटन की तुलना में रु. 40.69 प्रतिटन परिगणित होती है। लागत विवरणी की एक प्रति संलग्नक के रूप में संलग्न है।

(viii) संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों के अनुसार इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित किए जाने वाले प्रशुल्क का प्रभाव, विशेष परिस्थितियों के अन्तर्गत इसके प्रभाव के सिवाय, सामान्य रूप से आगामी समय से होगा तात्कालिक प्रकरण बीते समय से अनुमोदन के लिए है क्योंकि प्रस्ताव 2007-08 में व्यय के वास्तविक भाग और उसी वर्ष में प्रहस्तित यातायात पर विचार करते हुए पोतघाट शुल्क दर निर्धारित करने के लिए है। इन मर्दों में पिछले प्रभाव से अनुमोदन की यह कार्यविधि 10 वर्षों से भी अधिक समय से प्रचलित रही है और इसीलिए, अनुमोदित की जाती है।

8. परिणाम स्वरूप, और ऊपर दिए गए कारणों से तथा समग्र विचार-विमर्श के आधार पर यह प्राधिकरण, केआईओसीएल द्वारा वर्ष 2007-08 में प्रहस्तित लौह अयस्क और गुटिकाओं के संबंध में रु. 40.69 प्रति मी.टन की पोतघाट शुल्क दर अनुमोदित करता है।

रानी जाधव, अध्यक्ष

[विज्ञापन III/4/143/10-असा.]

संलग्नक

केआईओसीएल सुविधाओं के लिए वर्ष 2007-08 हेतु पोतघाट शुल्क दर की गणना के लिए लागत विवरणी (रु.में)			
क्र.सं.	विवरण	एनएमपीटी द्वारा विचारित लागत	प्राधिकरण द्वारा विचारित लागत
I	प्रचालन लागत		
(i)	यातायात विभाग के वेतन-केआईओसीएल के नामे डाले गए	3022682	3022682
(ii)	राजस्व का भाग निकर्षण यातायात अनुपात	14020390	17781949
(iii)	मूल्य गैस	4468405	4468405
(iv)	प्रबंधन व्यय का भाग- पोतघाट लंबाई अनुपात	36839792	36839792
II	ब्याज (क) वास्तव में भुगतान किया	214467	214467
	(ख) 1.4.1980 को शेष पर 5.5% की दर से	15164000	15164000
III	रु. 40.30 करोड़ पर 6% की दर से प्रतिलाभ	24180000	24180000
IV	कुल व्यय + प्रतिलाभ	97909736	101671294.6
V	प्रहस्तिता यातायात - मीट्रिक टन में		
	(क) आयरन ओर पैलेट्स का निर्यात मी.ट. में	1969947	1969947
	(ख) एनएमडीसी आयरन ओर फाइन्स की प्राप्ति मी.ट. में	0	528521
	कुल प्रहस्तिता मात्रा	1969947	2498468
VI	पोतघाट शुल्क दर प्रतिमीट्रिक टन (रु पर्यो में)	49.70	40.69

**TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS  
NOTIFICATION**

Mumbai, the 26th April, 2010

**No. TAMP/15/2009-NMPT.**—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal from the New Mangalore Port Trust for fixation of wharfage charges for shipment of Iron Ore Concentrate and Pellets for the year 2007-08 as in the Order appended hereto.



**TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS****Case No. TAMP/15/2009-NMPT****New Mangalore Port Trust****...Applicant****ORDER**

(Passed on this 3rd day of March, 2010)

This case relates to the proposal dated 20 April 2009 from the New Mangalore Port Trust (NMPT) for fixation of Wharfage charges for shipment of Iron Ore Concentrate and Pellets for the year 2007-08.

2.1. The NMPT has stated that the wharfage rate for the iron ore/pellets exported by the Kudremukh Iron Ore Company Limited (KIOCL) through the New Mangalore Port Trust (NMPT) is calculated annually with reference to actual expenditure following the methodology decided in the Inter-Secretarial meeting held on 27 May 1992 between the Secretary (Ministry of Surface Transport) and the Secretary (Steel). Accordingly, the following components are included for calculation of wharfage for shipment of iron ore or pellets of KIOCL from NMPT:

- (i). Share of operating expenditure of Traffic Department.
- (ii). Dredging expenditure proportionate to the traffic handled.
- (iii). Depreciation.
- (iv). Share of Management and Administration overheads.
- (v). Interest on Capital.
- (vi). Return on Capital @ 6%.

2.2. The NMPT has submitted that the method of calculation of wharfage has also been checked by KIOCL and after verification of records they have arrived at the final rate of Rs.49.70 per tonne for the year 2007-08. The NMPT has also forwarded the KIOCL letter No.KIOCL/FAC/MR/64.dated 6 April 2009 confirming the proposed rate in support of its statement.

2.3. In this backdrop, the NMPT has sought approval of wharfage rate of Rs.49.70 per MT for iron ore/pellets exported by KIOCL during the year 2007-08.

3.1. The KIOCL in its letter dated 6 April 2009, forwarded by the NMPT alongwith its proposal, has confirmed the calculation of wharfage rate of Rs.49.70 per MT for the year 2007-08 pending decision of this Authority on the following two issues:

- (i). Interest component @ 5.5% per annum is considered by the NMPT in the calculation of wharfage rate on the Government loan of Rs.27.57 crores. It has submitted that the NMPT has neither actually incurred nor provided for this component in the accounts and hence it should not be considered in calculation of wharfage rate;
- (ii). Disagreement by NMPT to calculate the wharfage rate by considering the total traffic handled by KIOCL through berth no.8 i.e. export of iron ore pellets by KIOCL and also the receipt of NMDC Baila iron ore fines from Vizag Port to NMPT berth through vessels.

3.2. The issue relating to the interest component considered by the NMPT in the wharfage calculation was brought out by the KIOCL earlier vide its letter No.KIOCL/FAC/MR/3376 dated 11 March 2008. The issues raised by KIOCL were forwarded to NMPT for resolution.

4.1. In accordance with the consultative process prescribed, a copy of the proposal was forwarded to the only user KIOCL for comments. In response, the KIOCL vide letter dated 7 May 2009 has requested to consider the comments forwarded by it earlier vide its letter dated 22 April 2009. The New Mangalore Port Trust vide letter dated 9 October 2009 has furnished its comments on the points made by the KIOCL.

16494/10-3

4.2. To summarise, the main objections raised by KIOCL on the wharfage calculation through series of correspondence since March 2008 and the clarifications furnished by the NMPT are tabulated below:

Sl. No.	Points made by KIOCL	Reply received from NMPT
1.	Excluding interest component:	
	(a). A loan of Rs.27.57 crores was provided to NMPT for Kudremukh facilities by Government of India. The NMPT is considering interest @ 5.5% per annum for calculation of wharfage rate.	(a). The captive jetty was constructed with the funds given prior to its formation by the Central Government.
	(b). The NMPT is, however, neither paying interest to the Government nor has made any provision for payment in its accounts.	(b). Further, as per the MOU entered between the port and the KIOCL the interest on the capital employed is to be considered for the purpose of calculation of the wharfage.
	(c). The actual expenditure incurred on all the components is considered by the port for the wharfage rate computation except the interest on capital. Considering notional interest is not justifiable and is against the spirit of the minutes of inter-Secretarial meeting held on 27 May 1992.	(c). The interest @ 5.5% on Rs.27.57 crores capital provided by Government of India to NMPT exclusively for KIOCL facilities is included on notional basis for computation at a minimum rate of interest as the loan/interest account with Government has not been completely closed.
	(d). It has therefore requested to exclude the notional interest on capital for calculation of wharfage rate from the year 2007-08 onwards pending decision of the Government in the matter.	(d). The stated rate of interest was adopted with the understanding that the Government of India may not charge at higher rate than the rate at which already collected.
	(e). It has submitted that the request of the KIOCL for refund is rejected by the port. Since the Government Auditors are insisting for getting refund, the KIOCL had sought the intervention of the Authority.	(e). It is also submitted that final wharfage charges payable by KIOCL has been worked out taking all the elements into consideration as per the guidelines brought out in the minutes of the meeting held under the Chairmanship of the then Secretary (ST) held on 27 May 1992.
2.	Consider the total traffic handled at the berth no.8	
	The wharfage rate should be computed considering the total traffic handled by KIOCL limited through berth N0.8 i.e. export of iron ore pellets and receipt of NMDC Baila iron ore fines from Vizag Port to NMPT berth through vessels & discharge through berth no.8	The request of KIOCL has been considered and the import cargo i.e. import of NMDC Baila iron ore fines from Vizag Port has been taken into consideration while computing wharfage charge for the year 2008-09 and it will be followed in future also.

5. Subsequently, the KIOCL vide its letter dated 31 October 2009 has reiterated its earlier submissions with a request to resolve the same. It has also stated that the Government Auditors during the course of audit have issued audit inquiry stating that non-reckoning of iron ore fines during 2006-07 and 2007-08 in the cargo handled has resulted in extra expenditure on wharfage charges to the extent of Rs.218.34 lakhs. In view of that the auditors have advised the KIOCL to get refund of this amount from the NMPT.

6.1. A joint hearing in this case was held on 17 December 2009. At the joint hearing the KIOCL and NMPT made the following submissions:

#### KIOCL

- (i). Entire traffic handled at the berth no.8 should be calculated.
- (ii). Interest on pre formation loan should not be counted

**NMPT**

- (i). We exclusively provide in the accounts or not, the effect of loan is shown in Capital Reserves.
- (ii). Government has not waived pre formation loan. It is still under consideration.

6.2. Subsequently, the KIOCL, vide letter dated 19 December 2009, has furnished written submission reiterating its request to reckoning with the receipt of iron ore fines discharged through berth no.8 along with export of iron ore pellets for calculation of wharfage for the year 2006-07 and 2007-08; and to exclude notional interest component.

7. With reference to the totality of the information collected during the processing of the case, the following position emerges:

- (i). The proposal of the New Mangalore Port Trust (NMPT) is for fixation of wharfage rate on iron ore exported by the Kudremukh Iron Ore Company Limited (KIOCL) through the berth no.8 for the year 2007-08. As already brought out earlier, fixation of wharfage rate for iron ore exported by the KIOCL through the berth no.8 is based on the methodology decided in the Inter-Secretarial meeting held on 27 May 1992 by the (then) Ministry of Surface Transport. The wharfage rate on the iron ore handled by the KIOCL for the previous years has also been fixed on the same methodology based on the rate agreed by the KIOCL.
- (ii). The port has reported that the calculation of wharfage rate based on actuals for 2007-08 has also been checked by KIOCL and after verification of records they have arrived at the final rate of Rs.49.70 per tonne for the year 2007-08. The KIOCL has reportedly verified such details and confirmed the calculation subject to the two issues which are discussed in the subsequent paragraphs. The figures furnished by NMPT in its proposal are relied upon. The issue before this Authority is limited to decide on the two points referred for settlement and modify the figures furnished in the proposed calculation of NMPT relating to these issues, depending on the decisions thereon.
- (iii). The contentious issues involved in this case are -
  - (a). To consider the total traffic handled by KIOCL through berth no.8 i.e. export of iron ore pellets and receipt of iron ore fines from Vizag Port to NMPT and discharged through berth no 8 or restrict the traffic figures to iron ore pellets exports of KIOCL only.
  - (b). Inclusion or otherwise the interest component on the loan of Rs.27.57 crores in the calculation of wharfage rate.
- (iv). With reference to the point mentioned at (iii) (a), it is stated that since all the relevant cost of operating the berth are considered for calculation of the wharfage rate, the claim made by the KIOCL to reckon the total traffic handled by it i.e. both exports and receipt of iron ore / pellets at berth no.8 in the computation of wharfage rate is very logical and merits consideration. The NMPT has, in its letter dated 9 October 2009, in principle agreed to consider the receipt of iron ore fines received by KIOCL also in the computation of the wharfage rate. The port has, however, not effected this modification in the calculation of wharfage rate for the year 2007-08. It has, however, agreed to consider the suggestion made by KIOCL while computing the wharfage rate for the subsequent year i.e. 2008-09. Having conceded to the point made by the KIOCL, there is no reason why the total traffic handled by the KIOCL should not be considered in determining the wharfage rate for the year 2007-08. The KIOCL has indicated that the iron ore received at berth no.8 is 528521 tonnes during the year 2007-08. The NMPT has not disputed the total traffic figure of 2498468 tonnes considered by the KIOCL in its calculations furnished vide letter dated 22 April 2009. The wharfage rate computed by the NMPT is, accordingly, modified considering the total traffic of 2498468 tonnes handled by KIOCL for the year 2007-08 at berth no.8.
- (v). Consequent to the modification in the traffic figure, the revenue dredging cost allocated to the KIOCL activity based on the share of traffic also stands modified.

1649 4/10-4

The total (revenue) dredging cost reported by the port is Rs.2563.54 lakhs for the year 2007-08 of which Rs.177.82 lakhs is allocable to KIOCL activity based on the revised share of traffic as against Rs.140.20 lakhs considered by the NMPT. The revised figure incidentally matches with the share of dredging cost considered by the KIOCL vide its letter dated 22 April 2009.

- (vi). As regards the point (iii) (b) above, the KIOCL has objected to the inclusion of interest component considered in the wharfage computation citing that the port neither pays any interest nor has made any provision in the Annual Accounts.

It is relevant to state that prior to the tariff guidelines of 2005, return was allowed on capital employed which was determined based on interest rate on Government of India loan plus 6% contribution by the port towards the two mandatory reserves i.e. Development and Renewal fund. In the 2005 tariff guidelines, return is allowed on the capital employed which is determined based on CAPM method. The return admissible presently is 16%. This Authority is not concerned with the sources of the funds whether it is debt or own fund of the port.

In the instant case, however, the wharfage rate is to be determined following the methodology agreed upon in the meeting held on 27 May 1992 at the Inter-Secretarial level. The formula prescribed recognises interest on capital. The return prescribed at 6% in the formula is with reference to two statutory reserves of 3% each towards Development and Renewal fund. It is notable that the agreed formula for determining the wharfage rate makes no provision for contribution to be made by the KIOCL operation towards some common assets of the port to which the KIOCL may also be a beneficiary.

Notwithstanding the above, the point relevant is that the formula prescribed in the Inter-Secretarial meeting held in 1992 is an agreed formula between the parties and the wharfage rate based on the agreed formula has been approved by this Authority since the year 1995-96 till 2006-07. The KIOCL has also admitted that the captive jetty was constructed from funds given by the Government prior to formation of the port trust. The loan obtained from the Government is captured under the capital reserves in the books of accounts as reported by the port. The pre-formation loan has not yet been waived by the Government. As rightly stated by the port, interest accrued on the loan is payable by the port. It is to be noted that repayment of loan and interest thereon should be the concern of the Lender i.e. Government in this case and NMPT. It is not necessary for the KIOCL to factor an extraneous consideration to argue its case. The relevant issue is whether the concerned loan is applied in the capital employed for the facility utilised by the KIOCL. NMPT confirms this position and KIOCL does not deny it. The port is, therefore, entitled to claim interest accrued on such loan. In case, the Government decides to waive the said loan, then the effect will be captured in tariff computation accordingly.

- (vii). Subject to the above analysis, the wharfage rate computed by the NMPT is modified. As per the modified calculation, the wharfage rate works out to Rs.40.69 per tonne as against Rs.49.70 per tonne proposed by the port. A copy of the cost statement is attached as **Annex**.

- (viii). As per the revised tariff guidelines, the tariff to be approved by this Authority generally has a prospective effect except under special circumstances. The instant case is for retrospective approval as the proposal is to determine the wharfage rate considering the actual share of expenditure and the traffic handled for the 2007-08. This methodology of retrospective approval in these items has been in vogue for more than 10 years and hence is approved.

8. In the result, and for the reasons give above, and based on collective application of mind, this Authority approves the wharfage rate of Rs.40.69 per MT for the year 2007-08 in respect of iron ore and pellets handled by the KIOCL.

RANI JADHAV, Chairperson  
[ADVT III/4/143/10-Exty.]

				Annex	
Cost Statement for calculation of wharfage rate for KIOCL facilities for the year 2007-08					
				in Rs.	
Sr.No.	Particulars			Cost considered by the NMPT	Cost considered by the TAMP
I	Operating Cost				
	i	Salaries of traffic department debited to KIOCL		3022682	3022682
	ii	Share of revenue dredging - Traffic ratio		14020390	17781949
	iii	Depreciation		4468405	4468405
	iv	Share of management expenses - Wharf length ratio		36839792	36839792
II	Interest:	a) Actually paid		214467	214467
		b) At 5.5% on balance as on 1/4/1980		15164000	15164000
III	Return @ 6% on Rs.40.3 crores			24180000	24180000
IV	Total Expenditure plus Return			97909736	101671294.6
V	Traffic handled in Metric Tonnes				
	a)	Export of iron ore pellets Metric Tonnes		1969947	1969947
	b)	Receipt of NMDC iron ore fines in Metric Tonnes		0	528521
	Total quantity handled			1969947	2498468
VI	Wharfage Rate per Metric Tonnes (in Rs.)			49.70	40.69